Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/195

28. 04. 87

Sachgebiet 912

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN

Zerstörung des Loisachtales durch die B 2 neu

Im Rahmen der Fortschreibung des Bundesfernstraßenbedarfsplanes hat der Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages am 22. Januar 1986 beschlossen:

> „Das Projekt A 95 Eschenloe – Garmisch-Partenkirchen wird geändert. Statt dessen wird das Projekt „B 2/B 2 n – Ausbau und Neubau Eschenloe – Garmisch-Partenkirchen" und der Bautypbezeichnung „2-4/0-4" neu in „Vordringlichen Bedarf" genommen. Der Kostenansatz bleibt unverändert. Da der Verkehrsausschuß von einer wesentlichen Übereinstimmung der Ausbaumaßnahme mit der jetzigen B 2 ausgeht, ist die Einzeichnung im Plan entsprechend zu ändern."

Diese Änderung hat dann auch Eingang in den Bundesfernstraßenbedarfsplan gefunden. Nunmehr läuft das Raumordnungsverfahren für die Bundesstraße zwischen Eschenloe und Garmisch-Partenkirchen. In diesem Verfahren wurden von der Autobahndirektion Südbayern mehrere Varianten untersucht. Einer Variante mit der Bezeichnung „W 1" (Wahllinie 1) wird von der Autobahndirektion der Vorzug gegeben.

Dazu fragen wir die Bundesregierung:

1.1 Warum wird die Planung für die B 2/B 2 n nach wie vor von der Autobahndirektion Südbayern durchgeführt, obwohl die Straße doch gerade nicht als Autobahn gebaut werden soll?

1.2 Warum wurde nicht das Straßenbauamt Weilheim mit den Planungen beauftragt?

2.1 Aus welchen Gründen wird von der Autobahndirektion Südbayern die Variante W 1 bevorzugt?

2.2 Warum wurde die Untersuchung der Varianten W 2 und W 3 nicht mit gleichem Aufwand und gleicher Sorgfalt durchgeführt (kaum Bodenproben, nur grobe, nicht optimierte Kostenschätzungen)?

3. Wie ist es mit dem o. a. Beschluß des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages vereinbar, daß bei W 1 ca. 70 % der Strecke auf neuer Trasse gebaut werden soll, obwohl doch der

Verkehrsausschuß von einer „wesentlichen Übereinstimmung der Ausbaumaßnahme und der jetzigen B 2" ausgegangen ist?

4. *Speziell zum Abschnitt Oberau*

4.1 Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß jede Umgehung des Ortes Oberau das Loisachtal schwer beeinträchtigen würde?

4.2 Kann die Bundesregierung bestätigen, daß die Variante W 1 das ökologisch bedeutsame Deublesmoos und den ebenfalls ökologisch wertvollen Einmündungsbereich des Pizikotbaches zerstören würde?

4.3 Ist es richtig, daß die Variante W 1 zusammen mit der neuen Nordanbindung der B 23 den Ort Oberau so in eine Straßengabelung einzwängen würde, daß dieser einerseits von den umliegenden Erholungsgebieten abgeschnitten wäre und andererseits in seinen weiteren Entwicklungsmöglichkeiten erheblich beeinträchtigt würde?

4.4 Warum wird eine Umgehungsstraße um den Ort Oberau gewählt, obwohl ein Tunnel unter dem Ort Oberau im Bereich der Bahnlinie ebenfalls möglich wäre?

4.5 Wie steht die Bundesregierung zu dem Vorwurf, man habe bei der Prüfung der Tunnelvariante ein besonders teures und aufwendiges Tunnelbauverfahren gewählt, die zu untertunnelnde Strecke um 300 m länger als notwendig vorausgesetzt und einen völlig überdimensionierten Querschnitt unterstellt, um den Kostenvergleich zugunsten der Ortsumgehung zu verbessern?

4.6 Wer hat dem Ingenieurbüro, das den Kostenvergleich durchzuführen hatte, die Vorgaben über Länge und Bauverfahren gemacht?

4.7 Warum ist für den in Farchant gemäß Variante W 1 geplanten 2,32 km langen Tunnel ein einfacheres, billigeres Tunnelbauverfahren gewählt worden als dasjenige, das in Oberau zur Überprüfung der Alternativtrasse unterstellt worden ist?

5. *Zum Abschnitt zwischen Oberau und Farchant*

5.1 Kann die Bundesregierung bestätigen, daß die Variante W 1 mit einer Verlagerung der B 2 um 40 bis 100 Meter nach Osten den in diesem Bereich ohnehin schmalen Talraum noch weiter einengen wird und die besonders schützenswerte östliche Talseite erheblich mehr durch die von der Straße ausgehenden Emissionen beeinträchtigt würde als bei einer Verbreiterung der B 2 auf der alten Trasse nach Westen hin?

5.2 Ist es nicht ökonomisch äußerst unvernünftig, eine bestehende Straße mit hohem Kostenaufwand zu vernichten und knapp daneben eine neue Trasse zu ziehen?

5.3 Ist der o. a. Beschluß des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages hier nicht als Vorgabe an die Planfertiger zu

werten, daß die bestehende B 2 erhalten und nur verbreitert werden soll?

6. *Zum Abschnitt Farchant*

6.1 Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die Trasse W 1, die nur einen 2,32 km langen Tunnel vorsieht, gegenüber einem Ortstunnel nach Trasse W 2 oder W 3 schwerwiegende ökologische Eingriffe mit sich brächte?

6.2 Ist es richtig, daß die Trasse W 1 das geplante Naturschutzgebiet Loisachtal C „anschneiden" wird und die zu erwartenden Lärm- und Abgasemissionen weit in dieses künftige Naturschutzgebiet hineinreichen werden?

6.3 Warum wird von der Autobahndirektion Südbayern im Raumordnungsverfahren die Trasse W 1 bevorzugt, obwohl sie eine zweite Loisachüberquerung erfordert und das in einem Bereich, in dem die Loisach beidseitig von einem Auwald begleitet wird, der als besonders schützenswertes Biotop anerkannt ist?

6.4 Der Umgehungstunnel Farchant gemäß Variante W 1 soll auf einer Länge von 400 Metern in offener Bauweise gebaut werden. Dabei sollen die vorhandenen Biotopflächen „vorübergehend genutzt" werden.

Wie wird das vor sich gehen, ohne daß dabei die Biotope zerstört werden?

7. Warum ist bei der Planung nicht eine andere Gestaltung der Farchanter Gabelung gewählt worden, die eine Verbindungsspange zum Kramer überflüssig macht?

8. Wie steht die Bundesregierung zu den Bedenken vieler Bürger, die aufgrund des von den Planern vorgesehenen Sonderquerschnitts SQ 23 mit zwei Richtungsfahrbahnen von 8,50 Metern Breite, die weit über die für überwiegenden Pkw-Verkehr erforderliche Breite von je 6,50 Metern hinausgeht, befürchten, daß die Straße anscheinend im Hinblick auf die Verkehrsprognose 2000 des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr letztlich doch für eine spätere Anbindung an die Inntalautobahn ausgebaut wird und dann aufgrund des so angelockten Durchgangsverkehrs doch noch zur Autobahn aufgestuft wird?

Bonn, den 29. April 1987

Weiss (München)
Ebermann, Frau Rust, Frau Schoppe und Fraktion

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333